POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE (OPINIE) W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 10

WARSZAWA 1967

POLSKA IZBA HANDLU ZAGRANICZNEGO

ZWYCZAJE I KLAUZULE
(OPINIE)
W POLSKIM HANDLU MORSKIM

BIULETYN NR 10

WARSZAWA 1967

E r r a t a

str.	5	wiersz	10	jest	landen	powinno	być	landed
"	8	"	13	"	ponowi	"	"	ponosi
"	10	"	15	"	fas	"	"	fast
"	14	"	17	"	w partiach	"	"	w portach

Redakcja:
Komisja Prawa Morskiego PIHZ
pod przewodnictwem
prof. dr. Henryka Trammera

O d   W y d a w c y

W 1958 roku ukazał się nr 8 BIULETYNU w sprawie zwyczajów w handlu morskim, który zawierał zwyczaje handlowe ogłoszone przez Prezesa Polskiej Izby Handlu Zagranicznego i opinie PIHZ wydane do dnia 1 I 1958 r.

Następny BIULETYN nr 9 był zbiorem zwyczajów odnoszących się do przeładunku drewna w portach polskich.

Niniejszy numer BIULETYNU zawiera ogłoszone już dalsze zwyczaje oraz interpretacje i opinie Polskiej Izby Handlu Zagranicznego wydane po 1 I 1958 r., według stanu z dnia 30 IX 1966 r. Niektóre wcześniejsze sformułowania zwyczajów i opinii zostały w międzyczasie zmienione i uzupełnione, dlatego wskazane było włączenie ich do niniejszego zbioru tekstów obecnie obowiązujących. Odpowiednie wzmianki umieszczane są w nawiasach pod tekstem z odesłaniem do numeru pozycji BIULETYNU nr 8.

Całość materiału podzielono na następujące rozdziały:

I. Zwyczaje ogłoszone przez PIHZ
II. Uchwały dotyczące zwyczajowej interpretacji
III. Opinie PIHZ.

Publikując nr 10 BIULETYNU w sprawie zwyczajów, PIHZ ma nadzieję, że spełnia dezyderat kół gospodarczych i zainteresowanych instytucji, a respektowanie zwyczajów i uwzględnienie opinii tu zebranych przyczyni się do ujednolicenia praktyki we wszystkich portach polskich w odniesieniu do zwyczajowej interpretacji terminów handlowych, klauzul w umowach przewozu morskiego i techniki obrotu oraz przeładunku towarów.

Przy stwierdzeniu zwyczajów i ustalaniu opinii współdziałały: Komisja Zwyczajów Handlowych i Techniki Obrotu Morskiego w Gdyni, Komisja Morska w Szczecinie oraz Komisja Prawa Morskiego w Warszawie.

S p i s   t r e ś c i

D z i a ł I

ZWYCZAJE OGŁOSZONE PRZEZ PIHZ

Na podstawie art.5 pk.t 8 Dekretu z dnia 28.IX.1949 r. o utworzeniu Polskiej Izby Handlu Zagranicznego /Dz.Ust.nr 53 poz. 405/, Polska Izba Handlu Zagranicznego stwierdziła i ogłosiła następujące polskie zwyczaje handlowe i portowe:

A. Zwyczajowe interpretacje terminów handlowych

1/ F.o.b., c.i.f., c and f, c.i.f. landed, c & f landed

"W Polsce zwyczajowa interpretacja terminów handlowych f.o.b., c.i.f., c & f, c.i.f. landed, c & f landed, użytych w kontraktach sprzedaży, pokrywa się z ich interpretacją podaną przez "Incoterms 1953".

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn.21 IX 1962 r./.

2/ Zwyczajowy dokument dostarczenia towaru na statek

"W rozumieniu "Incoterms 1953" Reguła F.O.B. poz. A7, przez zwyczajowy dokument dostarczenia towaru na statek w portach polskich należy rozumieć kwit sternika".

/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 1 VI 1963 r./

B. Zwyczaje dotyczące przybycia statku,jego odprawy w porcie i dokumentacji przewozu morskiego

1/ Czas świąteczny w portach polskich:Gdańsk,Gdynia i Szczecin-Świnoujście

"Czas świąteczny w portach polskich liczy się:

a/ w Gdańsku i Gdyni od godz. 23.oo dnia przedświątecznego, a w dniach 24 i 31 grudnia od godziny 15.oo do godz. 23.oo ostatniego dnia świątecznego;

b/ w Szczecinie-Świnoujściu od godz. 22.oo dnia przedświątecznego,a w dniach 24 i 31 grudnia od godz. 14.oo do godz. 22.oo dnia świątecznego.

Uzgodniony w czarterze inny sposób liczenia czasu świątecznego ma zastosowanie w odniesieniu do stron także wtedy, gdy nie zaznaczono w czarterze, iż obowiązuje niezależnie od odmiennych zwyczajów portowych".
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dniu 9 X 1965 r./.

2/ Znaczenie określenia "dzień pracy" /"working day"/ w odniesieniu do norm przeładunkowych w portach polskich

"Normy przeładunkowe na dzień pracy /working day/ aktualnie stosowane w portach polskich, należy rozumieć jako normy na dobę".
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 1 VIII 1963 r./.

3/ Odpowiedzialność z tytułu doręczenia "poczty kapitańskiej".

"Zgodnie z istniejącym w portach polskich zwyczajem, przewoźnik nie może odmówić przewiezienia dokumentów handlowych dotyczących przewożonego danym statkiem ładunku /zwanych "pocztą kapitańską", "pocztą statkową", "ship's mail"/, wręczonych mu przez załadowcę i winien dołożyć należytej staranności, by zostały doręczone adresatom".
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 23 XI 1962 r./.

C. Zwyczaje dotyczące Ogólnych warunków spedycyjnych i Regulaminu Współpracy

1/ Zwyczajowe obowiazywanie "Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych

"Zwyczajowo w obrocie zagranicznym w Polsce usługi spedycyjne świadczone są zgodnie z postanowieniami aktualnych

"Ogólnych Polskich Warunków Spedycyjnych", które uważa się za wiążące spedytora i jego kontrahenta".
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ dn. 10 V 1966 r./.

2/ Zwyczajowe obowiązywanie Regulaminu Współpracy Instytucji i Przedsiębiorstw przy przeładunku towarów w polskich portach morskich

" W portach polskich zwyczajowo stosuje się do wszystkich uczestników obrotu towarowego, w braku odmiennej umowy, postanowienia "Regulaminu Współpracy".
/Zwyczaj ogłoszony przez PIHZ w dn. 8 VI 1966 r./.

D z i a ł   II

UCHWAŁY DOTYCZĄCE ZWYCZAJOWEJ INTERPRETACJI

1/ Godziny biurowe /"office hours"/ w portach polskich

"Zwyczajowo w portach polskich przez "godziny biurowe" /"office hours"/ rozumie się czas od godziny 8.oo do 15.oo, a w soboty od godz. 8.oo do godz. 13.oo".

2/ Klauzula "f.o.b. and stowed" a koszty odkrywania i zakrywania ładowni

"Zwyczajowo w portach polskich przy przewozie na warunkach "fob and stowed" w stosunku między przewoźnikiem a frachtującym, koszt odkrywania ładowni przed rozpoczęciem załadunku oraz koszt zakrywania ładowni po całkowitym zakończeniu załadunku ponosi przewoźnik.

Natomiast koszty odkrywania i zakrywania ładowni w czasie ładowania ponosi frachtujący.

Pod pojęciem ładowni rozumie się każde oddzielnie zakrywane pomieszczenie przeznaczone dla przewozu ładunku".

D z i a ł III

OPINIE

A. Dotyczące gotowości statku, rozpoczęcia ładowania, warunków liniowych

1/ Składanie not gotowości przez kapitanów statków - przy klauzuli czarterowej "time reversible" - jeśli statek jest na przestoju

"Jeżeli czas załadunku i wyładunku podany jest w czarterze łącznie /"time reversible"/, wszystkie klauzule czarterowe pozostają w mocy bez względu na to, czy statek jest na przestoju czy też nie. W braku uzgodnień w umowie przewozu odnośnie składania zawiadomień o gotowości statku do załadunku lub wyładunku, warunków uznania statku za przybyły oraz liczenia czasu w razie rozpoczęcia prac przeładunkowych przed terminem obowiązującym, obowiązują w portach naszych ogłoszone zwyczaje".

2/ Określenie momentu rozpoczęcia ładowania na statek i zakończenie wyładowania ze statku

"W portach polskich za rozpoczęcie ładowania na statek uważa się moment zaczepienia unosu na hak na nabrzeżu lub podstawionym środku transportowym, a za zakończenie wyładowania ze statku moment odczepienia unosu od haka na nabrzeżu lub podstawionym środku transportowym".

3/ Wykładnia klauzuli "as fast as ship can"

a/ "Klauzula "as fast as ship can" oznacza, że załadunek lub wyładunek powinien przebiegać tak szybko, jak to

jest możliwe zgodnie z technicznymi możliwościami statku, istniejącymi warunkami technicznymi portu, przepisami i zwyczajami portowymi i obowiązującymi normami, jeśli istnieją one dla danego towaru.

b/Jeżeli ważenie towaru bądź inne przyczyny po stronie załadowcy lub odbiorcy powodują zwolnienie szybkości przeładunku określonej w punkcie a/, przewoźnik powinien żądać przyśpieszenia przeładunku, zanim zastosuje prawne konsekwencje, którymi zagroził".

/Nowy, skrócony tekst opinii w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biuletynie nr 8 dz. II, poz. 9/.

4/ Odpowiedzialność załadowcy/odbiorcy i portu za dotrzymanie warunków klauzuli konosamentowej "as fast as ship can deliver or receive"

"Za niedotrzymanie warunków klauzuli konosamentowej "as fast as ship can deliver or receive" odpowiadają:

a/ załadowcy, jeśli nie dostarczą ładunku we właściwym czasie, we właściwej ilości i w sposób umożliwiający prawidłowe i odpowiednie załadowanie,

b/ odbiorcy, jeżeli nie zapewnią odbioru ładunku w należytym tempie,

c/ zarząd portu, jeśli znając treść klauzuli, nie dostarczy sztauerów w takim terminie i w takiej liczbie, aby zapewnić statkowi obsługę w czasokresie wynikającym z rozkładu rejsów".

5/ Wyładunek bezpośredni ze statku liniowego na wagony lub inne środki transportu

"Jeżeli w umowie przewozu lub konosamencie sposób wyładowania statku określono klauzulą "na warunkach liniowych" lub klauzulą "tak szybko jak statek jest zdolny wydawać" /"as fast as ship can deliver"/, odbiorca może odbierać ładunek bezpośrednio na wagony lub inne środki transportu o ile zachowa przy odbiorze taką szybkość, z jaką statek towar wydaje i uzyskał uprzednio pisemną zgodę przewoźnika na bezpośredni wyładunek".

/Nowy uzupełniony tekst opinii z Biul. nr 8 dz.II, poz.11/.

6/ Warunki liniowe - sprecyzowanie pojęcia

"Umowy przewozowe zawarte na tzw. warunkach liniowych /"liner terms"/ oznaczają w naszych portach w odniesieniu do rozdziału kosztów przeładunku i jego szybkości, że:

a/ przewoźnik pokrywa koszt załadunku od nadburcia i wyładunku do nadburcia,

b/ przeładunek odbywa się na zasadzie "as fast as ship can".

2?

B. Dotyczące sztauerki, ładowania, kosztów, norm itd.

1/ Zakres sztauerki przy załadowaniu

"Sztauerka obejmuje rozmieszczenie, układanie i zabezpieczenie ładunku na statku. Nie wyłącza to pobierania przez sztauera oddzielnych opłat za poszczególne czynności, jeżeli takie opłaty przewidziane są w obowiązującej taryfie".
/Nowe brzmienie opinii z Biul. nr 8 dz. II, poz. 2/.

2/ Obowiązek dostarczenia sprzętu przeładunkowego

"W braku odmiennych postanowień w umowie sztauerskiej, statek obowiązany jest dostarczyć sprzęt niezbędny do manipulowania towarem w ładowniach statku. Do sprzętu niezbędnego do użycia urządzeń przeładunkowych statku wlicza się bloki, renery, liny, haki. Renery czyli liny stalowe stanowiące części urządzeń przeładunkowych statku, powinien dostarczać statek, natomiast ewentualnie potrzebne przedłużacze, tj. liny stalowe doczepiane do renerów, a służące do przemieszczania ładunków wewnątrz ładowni, powinno posiadać przedsiębiorstwo sztauerskie".
/Opinia uzupełniona w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz. III, poz. 1/.

3/ Zabezpieczenie ładunku na pokładzie

"Przewoźnik obowiązany jest umocować i zabezpieczyć ładunek przewożony na pokładzie nawet w przypadku, gdy przewóz, zgodnie z umową, odbywa się na ryzyko załadowcy".
/Nowe brzmienie opinii w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz. II, poz. 3/.

4/ Koszty ładowania a koszty sztauerki i trymerki

"W portach polskich klauzula w umowie przewozu, w myśl której frachtujący ponosi koszty ładowania towaru /"loading"/, jest zwyczajowo interpretowana jako nieobciążająca frachtującego kosztami sztauerki i trymerki".
/Nowe brzmienie opinii w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz. II, poz.24/.

5/ Koszty załadowania lub wyładowania i sztauerki sztuk ciężkich i uciążliwych do manipulacji, przy przewozie na warunkach liniowych

"W braku wyraźnego porozumienia stron, w przypadku opłacania przez załadowcę wyższych taryfowych stawek liniowych za sztuki ciężkie, które nie mogą być przeładowywane urządzeniami przeładunkowymi statku, na ogół stosuje się następujący podział kosztów:

1. Statek pokrywa koszty przeładunku i sztauerki w rozmiarach poniżej limitu, określającego sztuki ciężkie.
2. Towar ponosi wszystkie specjalne i dodatkowe koszty przeładunku i sztauerki.

Za dodatkowe i specjalne koszty przeładunku i sztauerki sztuk ciężkich, ponoszone przez towar, uważa się koszty ponoszone wyłącznie przy tego rodzaju sztukach, w szczególności koszty dźwigu /żurawia/, pływającego, specjalnej obudowy /np. tzw. łoże, "bed"/, specjalnego umocowania, łącznie z niezbędnym do tego materiałem".
/Tekst uzupełniony w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz. II, poz. 30/.

6/ Czy oficerowie ładunkowi mogą wpisywać do kwitów sternika uwagi o stanie towaru lub opakowania, o ile spedytor uprzednio, w piśmie skierowanym do dowództwa statku,prosił o nieprzyjmowanie sztuk uszkodzonych bez jego wiedzy i zgody?

"1. Na pytanie, czy oficerowie ładunkowi na statkach mogą wpisywać do kwitów sternika uwagi o stanie towaru lub opakowania, o ile spedytor uprzednio w piśmie skierowanym do dowództwa statku, kategorycznie zabrania przyjmowania na statek sztuk uszkodzonych bez jego wiedzy i zgody - odpowiedź daje "Regulamin Współpracy instytucji i przedsiębiorstw przy przeładunku towarów w polskich portach morskich", który w § 102 mówi:

"a/ Do załadunku na statek mogą być podawane tylko nieuszkodzone sztuki towaru.

b/ W przypadku zauważenia uszkodzonego towaru oficer ładunkowy wstrzymuje przyjęcie uszkodzonego towaru, konsultuje spedytora i wydaje odpowiednie polecenie. Pracownik przedsiębiorstwa kontrolnego, działającego na zlecenie przewoźnika morskiego lub jego agenta, obowiązany jest o zauważonym uszkodzeniu towaru natychmiast powiadomić oficera ładunkowego.

c/ Oficer ładunkowy nie może wpisać uwag do kwitu sternika o uszkodzonym ładunku, jeśli nie wstrzymał załadunku i nie uprzedził załadowcy i sztauera o zamiarze wpisania odnośnej uwagi". 2.

2. Odnośnie procedury powiadamiania, strony mogą unormować ją w swoich umowach o współpracę.

7/ Odpłatność dodatku świątecznego za pracę manipulacyjną wykonaną podczas załadunku towaru na statek

"Koszty świąteczne za pracę załadunkową na statku, jak i przeładunkową na lądzie płaci zlecający. W przypadku gdy zlecającym przeładunkową pracę świąteczną jest armator, dodatek świąteczny do kosztu robót manipulacyjnych może być opłacany również przez armatora o ile o tych dodatkowych kosztach został on uprzedzony i na ich pokrycie wyraził zgodę.

Załadowca ponosi konsekwencje nieuprzedzenia armatora o koszcie dodatkowych prac manipulacyjnych".

8/ Ponoszenie kosztów przestojowego /"demurrage"/ spowodowanego wyczekiwaniem statku na miejsce przeładunku, przy klauzuli "Time lost for berth to count as loading times"

"Jeżeli w czarterze zamieszczono klauzulę "time lost in waiting for berth to count as loading time", wówczas czarterujący ponosi odpowiedzialność za czas stracony przez statek gotowy do załadowania lub wyładowania, gdy po wejściu statku do portu nie może wskazać miejsca przeładunku lub wskazane miejsce jest zajęte".
/Tekst skrócony w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz.II,poz.13/.

9/ Obowiązek statku wydawania ładunku partiami konosamentowymi

"Przewoźnik jest obowiązany do wydawania ładunku partiami konosamentowymi. Obowiązek ten istnieje również przy przewozach z przeładunkiem w ~~partiach~~ portach pośrednich".
/Nowa wersja w porównaniu z opinią zamieszczoną w Biul. nr 8 dz.II, poz.16/.

10/ Czy armator jest obowiązany wydać konosament na całą partię towaru pomimo uszkodzenia lub utonięcia części towaru, które nastąpiło po przejęciu przez armatora przy haku ?

"Jeśli towar jest uszkodzony z jakichkolwiek powodów i pozostaje na statku, armator nie jest obowiązany do wydania czystego konosamentu. Podobnie jeśli towar znajduje się na statku w ilości mniejszej od podanej w deklaracji załadowczej, armator nie jest obowiązany potwierdzić tę ilość w konosamencie. Powyższe nie dotyczy zagadnienia odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę".

11/ Ponoszenie dodatkowych kosztów dowozu, wynikłych z powodu braku miejsca pod tzw. bazą specjalną, dla towarów bukowanych na warunkach liniowych

"Zgodnie z zarządzeniem nr 84 Ministra Żeglugi z dn. 18 IV 1963 r. w portach polskich przewiduje się specjalne

bazy towarowe dla poszczególnych towarów wymagających specjalnych warunków składowania, np. skóry, towary chłodzone lub mrożone /p.11/.

Jeżeli statek liniowy, spełniający warunki przewidziane zarządzeniem nr 84 /§ 4/, nie może podejść do bazy towarowej z powodu jej zajęcia, a strony uprzednio nie umówiły się inaczej, koszty dowozu towaru do lub z bazy towarowej ponosi towar.

Przewoźnik uczestniczy w kosztach dowozu do wysokości kosztów holowania, które byłby obowiązany ponieść, gdyby baza towarowa nie była zajęta. Zarząd portu ponosi koszty dowozu, jeśli nie było dojścia do bazy z jego winy".

12/ Podpisywanie zestawień czasu ładowania /"Time sheet"/

"Według wieloletniej praktyki w portach polskich, nie odbiegającej pod tym względem od praktyki portów obcych, zestawienia czasu zużytego przez statek zwane "time sheet", "Zeitaufstellung", sporządzane przez agenta morskiego lub przewoźnika są podpisywane przez spedytorów, jako przedstawicieli załadowców lub odbiorców ładunku, zwłaszcza gdy obliczenie czasu jest niesporne.
Czynność ta w zasadzie nie upoważnia do odrębnego wynagrodzenia".

13/ Określenie kosztów holowania

"Do kosztów holowania statku wewnątrz portu - nie przesądzając rozliczenia czasu pobytu statku - można zaliczyć:

a/ rzeczywiste koszty usług portowych, jak np.koszty pilotowe, cumownicze, holownicze,

b/ efektywne dodatkowe koszty paliwa i wynagrodzenia załogi poniesione przez statek i związane z wykonaniem manewru".

Zam. 386/M/67 Nakład 200 egz.

Wykonano w Powielarni PIHZ, Warszawa, ul. Trębacka 4

Jędrzejowicz – 21
57